

Ⅱ 都筑区の成り立ちと特色

区民のみなさんが都筑の歴史や特徴を認識して共有することは、都筑区まちづくりプランが目標とする継続的なまちづくりの第一歩です。このため「都筑区の成り立ち」と「都筑区の特色」について簡潔にまとめました。

1 都筑区の成り立ち

都筑区のある地域の歴史は、古く縄文時代まで遡ることができます。花見山遺跡^{はなみやまいせき}では、土器や石器、竪穴式住居址と思われる堀立柱の建物跡が発見されています。また、弥生時代の^{おおつか}大塚・^{さいかちどいせき}歳勝土遺跡では、約百の竪穴式住居址とそれらを囲む大規模な濠^{こう}など数多くの遺跡が発見されています。

7世紀の律令制度の施行に伴い、「^{むさしのくにつづきぐん}武蔵国都筑郡」と定められました。

江戸時代に日野往還（東海道と甲州街道の間）に面した宿場が形成された川和には、明治12年に郡役所が置かれ、郵便局や警察分署など公的機関が集積しました。

地域経済は長らく農業で支えられてきました。米、麦をはじめ、柿や栗、なす、きゅうりなどの生産のほか、酪農や養蚕も盛んに行われていました。人々は谷戸の田畑で耕作するだけでなく、雑木林では堆肥や椎茸をつくり、また、薪の切り出しや炭焼きなどを行い生活に必要なものを手に入れていました。丁寧に管理した竹林で収穫された竹の子は都筑の名産のひとつでした。

鶴見川沿いの地域は、昭和20年代までは良質な米を生産していましたが、高度成長期に入った昭和35年頃からは京浜工業地帯と同じように工場の進出が目立つようになりました。昭和37年の国鉄（現 JR）横浜線鴨居駅の設置、昭和40年の第三京浜道路の開通と港北インターチェンジの開設によって、恵まれた立地条件を得たこの地域では、農地の転用が進み、流通センターや自動車関係の工場・事業所が建ち並ぶようになりました。



国指定史跡「大塚・歳勝土遺跡」

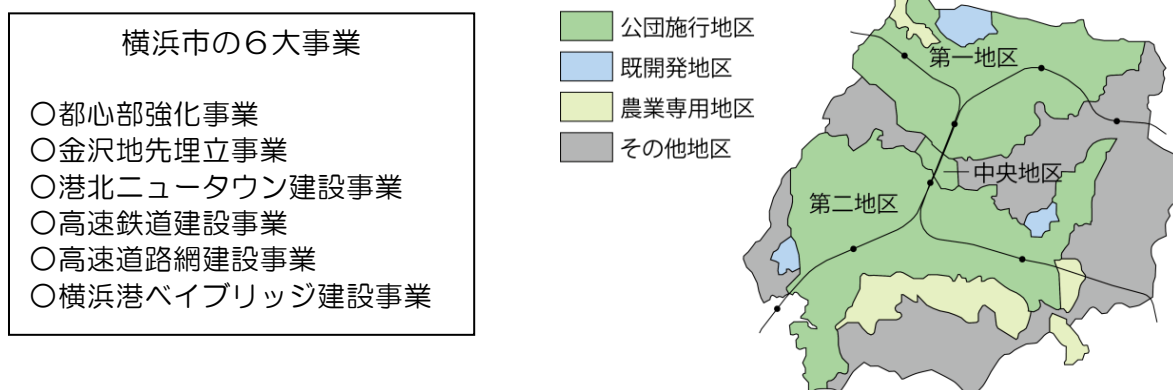


都筑民家園

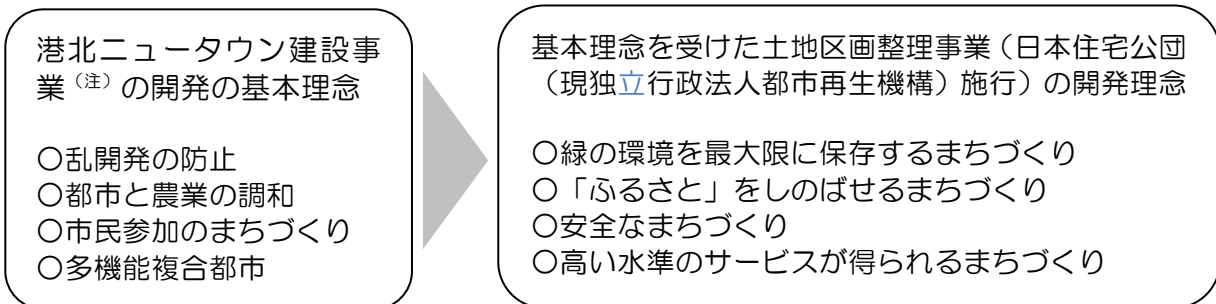
写真提供 港北ニュータウン記念協会
「2013年フォトコンテスト」入賞作品

昭和 40 年代には、東京への産業、人口の集中が激しくなるなか、横浜市でも高度経済成長を背景とした都市化による乱開発の波を抑える目的で、市の 6 大事業の一つとして港北ニュータウン建設事業^(注) がスタートしました。港北ニュータウンの建設にあたっては、事業の施行者である日本住宅公団（現独立行政法人都市再生機構）と横浜市と市民が協議して開発の基本理念を定め、**個々の権利者の希望を土地利用に反映する手法「申し出換地」を採用するなど、市民参加型のまちづくりに向けた先進的な取組が行われました。**

周辺の農業エリアも含めた港北ニュータウン建設事業^(注)の地区区分図



《港北ニュータウン建設事業の開発の理念》



平成 6 年、港北区・緑区の分割により、新しい区「都筑区」が誕生しました。「都筑」の名称には、

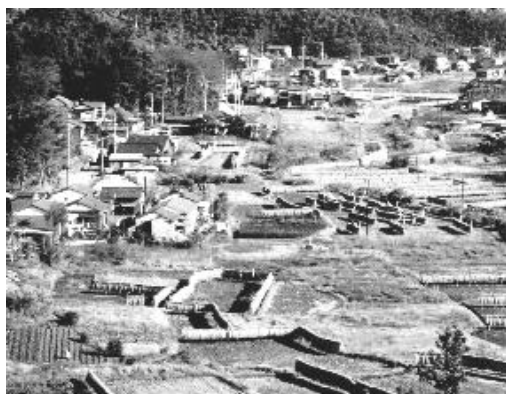
- ① 広く地域の人に定着している由緒ある地名を将来に向けて大切にする
- ② 奈良時代から続く歴史的な地名にちなみ、これからのまちづくりが新しい「都を筑（築）く」という意味が込められています。

都筑区のうち港北ニュータウン区域の占める部分は、区全体の面積の約半分です。港北ニュータウン建設事業^(注)も完了した今、都筑区では、港北ニュータウン建設の目標とされた地域づくりの理念を継承・発展させながら、農地や工業地、かつてから集落のあった地域、残されている樹林地を含め、区全体のまちづくりを考える時代を迎えました。

^(注) 港北ニュータウン建設事業：港北ニュータウン建設事業は、公団施行地区だけでなく、既開発地区、農業専用地区、其他地区を含めた区域を対象としていました。なお、都筑区まちづくりプランにおいて、港北ニュータウンとは土地区画整理事業の施行区域（第一地区、第二地区、中央地区）を指します。

《都筑区関連年表》

約1万年前		花見山で縄文土器や石器が使われはじめる
9000年前		大塚で竪穴住居の村や貝塚が形成される
6000年前		縄文海進により現在の区東部まで海が入り込む
1世紀		多数の集落が作られ、貝塚が残される
7世紀		米作りがはじまり、高床倉庫を備えた定形集落ができる
848	(嘉祥元)	大塚・歳勝土に方形周溝墓を備えた環濠集落が出現する
8世紀		律令制度が施行され「武蔵国都筑郡」となる
		杉山神社が大和朝廷より従五位下の位を授かる
		このころ長者原に都筑郡衙が置かれたと思われる
		都筑・橋樹の防人が詠んだ歌が万葉集にみられる
14世紀後半～15世紀		茅ヶ崎城が築城される
1700年頃		大山参詣や富士参りが流行し、大山道が大勢の参拝客で賑わう
1871	(明治4)	廃藩置県が行われ「神奈川県都筑郡」となる
1879	(明治12)	都筑郡役所が川和に移転される
1908	(明治41)	横浜鉄道（現：横浜線）東神奈川～八王子間が開通する
1934	(昭和9)	都田村を川和町と改称する
1939	(昭和14)	第6次市域拡張が行われ「横浜市港北区」に編入され、都筑の地名が消える
1965	(昭和40)	港北ニュータウン建設事業計画が発表される（横浜市6大事業のひとつ）
		第三京浜道路が開通、港北インターチェンジが開設される（12月）
1969	(昭和44)	農業専用地区が指定される
1974	(昭和49)	港北ニュータウン造成工事に着手する
1983	(昭和58)	港北ニュータウン第二地区の集合住宅第1次入居が始まる
1989	(平成元)	港北ニュータウン行政サービスコーナーを開設する
1992	(平成4)	港北ニュータウン行政サービスコーナーを港北ニュータウン行政サービスセンターに改める（4月）
		「横浜市港北区及び緑区の再編成に関する条例」が可決、公布される（12月）
1993	(平成5)	市営地下鉄ブルーライン新横浜～あざみ野間が開通する（3月）
		「都筑区」の名称を決定する（10月）
1994	(平成6)	第三京浜道路都筑インターチェンジが開設される（4月）
		「都筑区」が誕生する（11月6日）
1995	(平成7)	横浜市歴史博物館を開館する（1月）
		横浜市都筑区総合庁舎を開設する（4月）
1996	(平成8)	港北ニュータウン第一、第二地区の換地処分公告が行われる（9月）
2000	(平成12)	高速横浜環状北線が都市計画決定される（7月）
2005	(平成17)	港北ニュータウン中央地区の換地処分公告が行われる（6月）
2006	(平成18)	みなぎたウォークが開通する（3月）
2008	(平成20)	市営地下鉄グリーンライン中山～日吉間が開通する（3月）
2011	(平成23)	高速横浜環状北西線が都市計画決定される（3月）
2014	(平成26)	川和市民の森（川和町）が開園する



昭和40年代の港北ニュータウン



開設間近の都筑区総合庁舎（平成6年）

2 都筑区の特徴

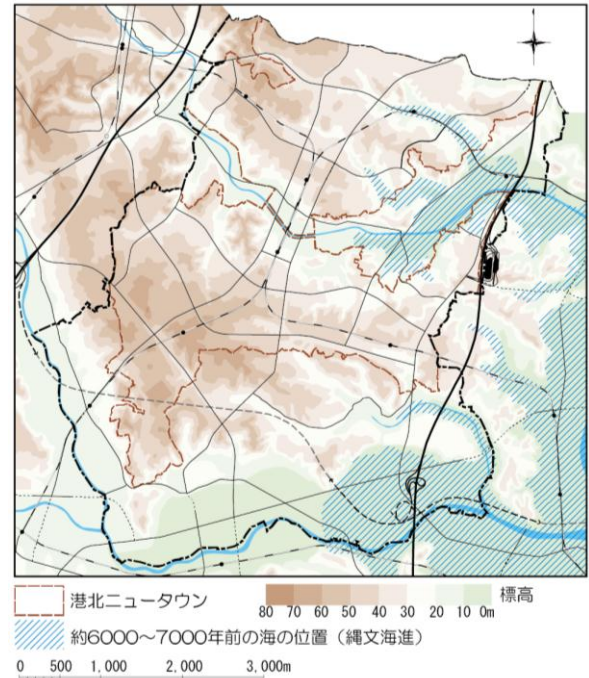
(1) 地勢

この地域は、鶴見川水系の大きな河川に沿った低地と、多摩丘陵と下末吉台地に連なる台地、小山と谷戸が複雑に入り組んだ地形で構成され、それが地域の景観などの特色を形成しています。なお、港北ニュータウン土地区画整理事業区域では、もとの地形よりもなだらかな地形に造成されています。

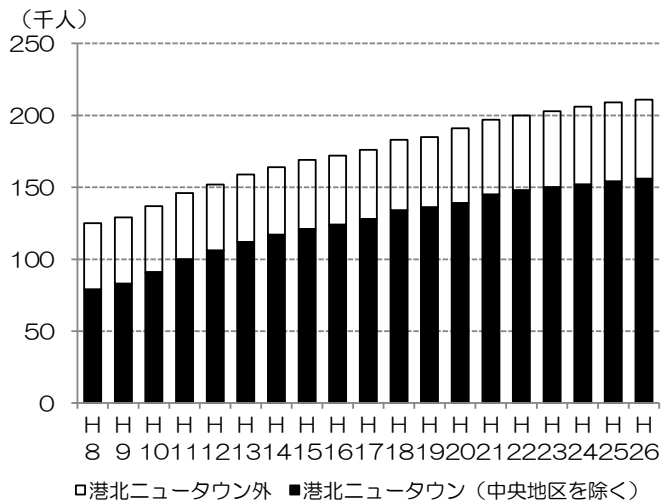
(2) 人口

人口は、港北ニュータウン地区を中心に毎年増加を続けており、区誕生から現在（平成26年）までに約10万人増加しました。将来の人口についても、横浜市全体が平成31年をピークに減少することが見込まれている中、都筑区では引き続き、増加すると予想されています。区内の平均年齢は約40歳（平成26年）で、子育て世代を中心とした人口構成となっており、横浜市内で最も平均年齢の低い区となっています。区民に占める年齢65歳以上の方々の割合は全体の約13%ですが、経年で見ると高齢化は進んでおり、特に市街化調整区域では人口が減少し高齢者の割合が高くなっています。

地形図

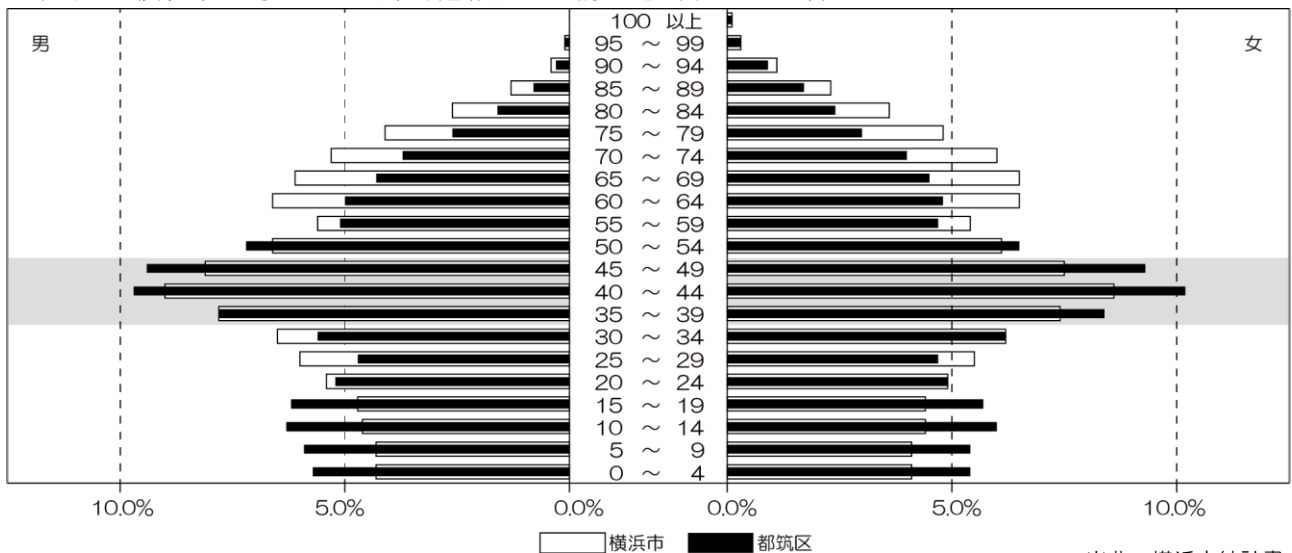


港北ニュータウン地区の人口推移



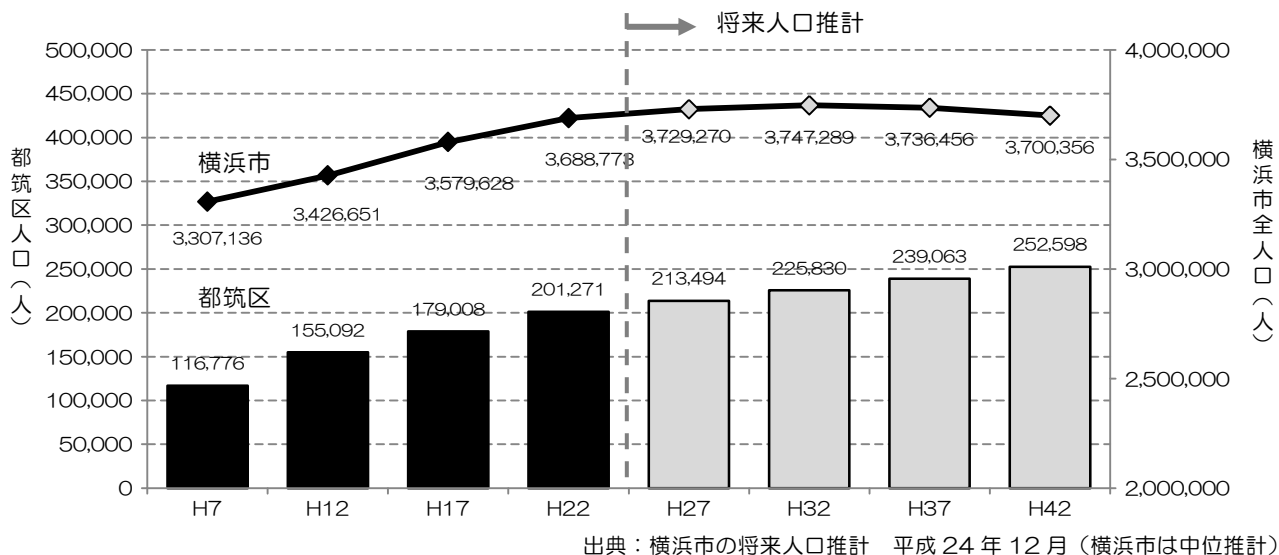
出典：横浜市資料

都筑区と横浜市の男女別5歳年齢階級別人口構成比（平成26年）

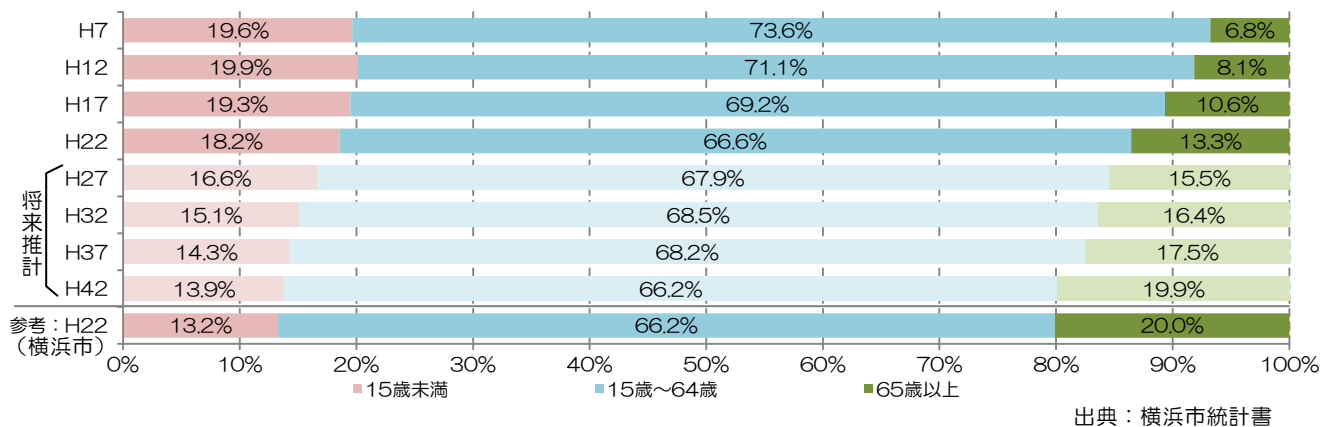


出典：横浜市統計書

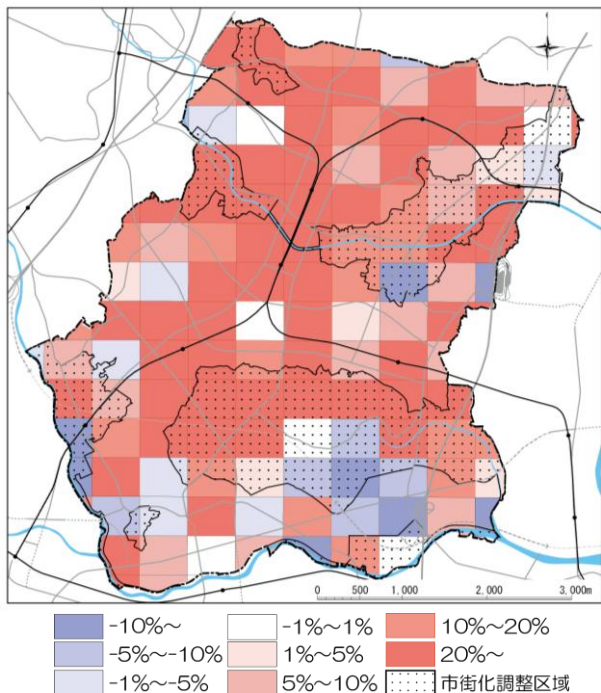
都筑区と横浜市の人口推移と将来人口推計



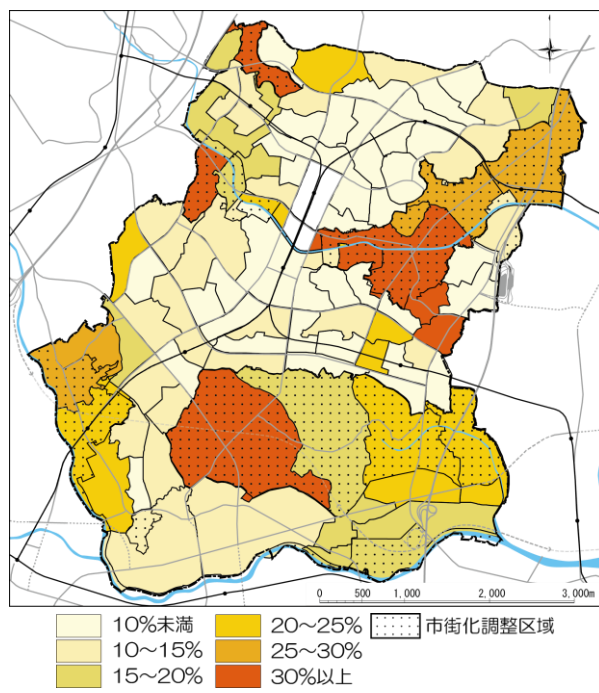
都筑区の年齢3区分別人口の推移及び将来人口割合の推計



人口増減率 (500mメッシュ) (平成 12 年~平成 22 年)



町丁目別高齢化率 (平成 22 年)

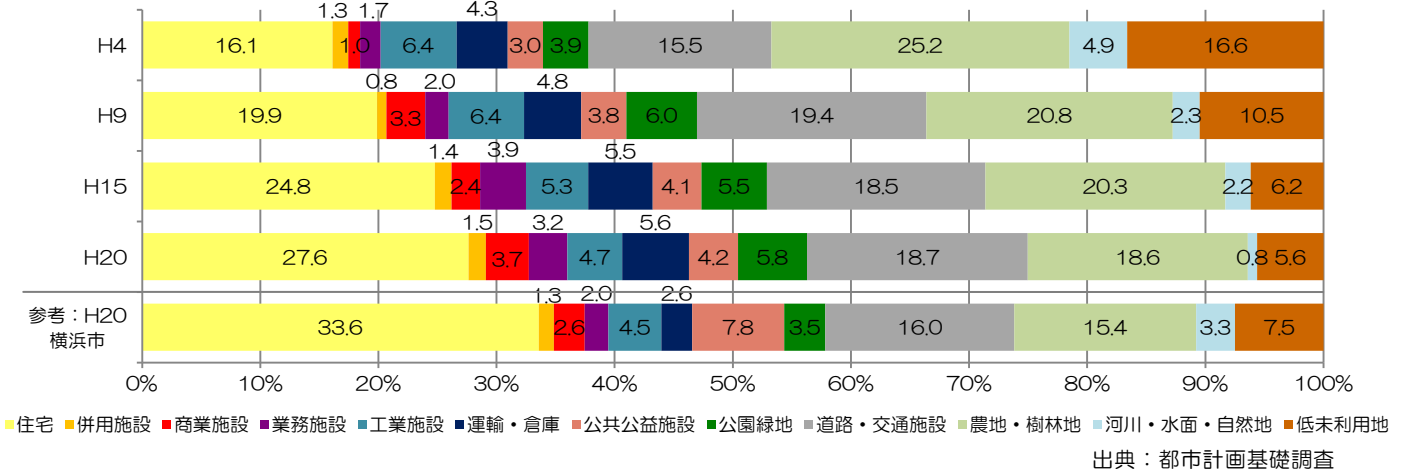


(3) 土地利用

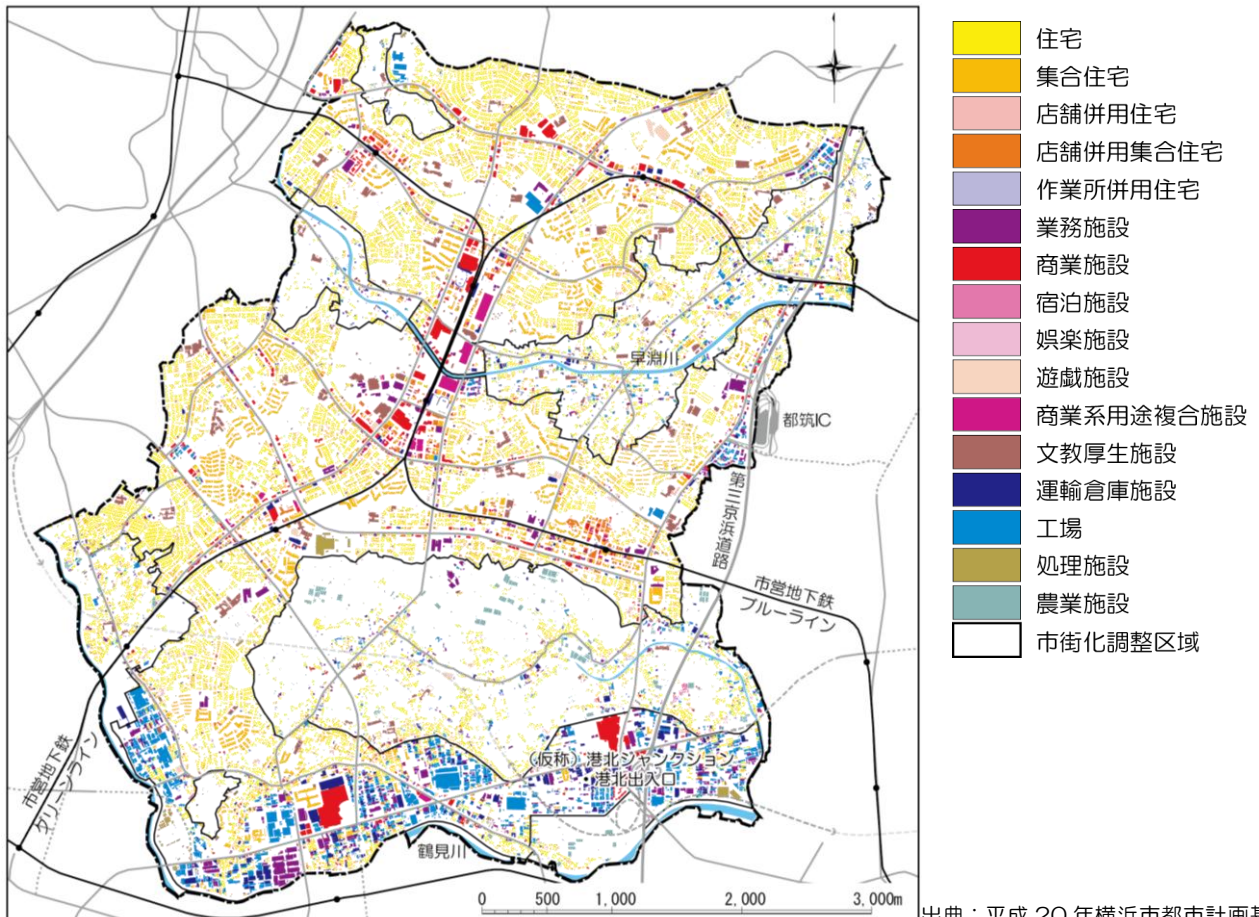
都筑区は、計画的な土地利用がなされている港北ニュータウンが区域の約半分を占めており、大部分は住宅や商業・業務施設として利用され、公園・緑道や保存緑地などが計画的に整備されています。ニュータウン計画の一環で創設された農業専用地区のある区北西部や早淵川沿い、区中南部、鶴見川沿いの市街化調整区域では、農地や樹林地が残されています。また、鶴見川沿いには市内でも有数の工業地域が広がっています

このように明確な土地利用がなされていることが都筑区の特徴となっていますが、**近年、工業地域では工業施設が住宅や商業施設へと転換する事例が増えて**います。

都筑区の土地利用の推移



建物用途の現況



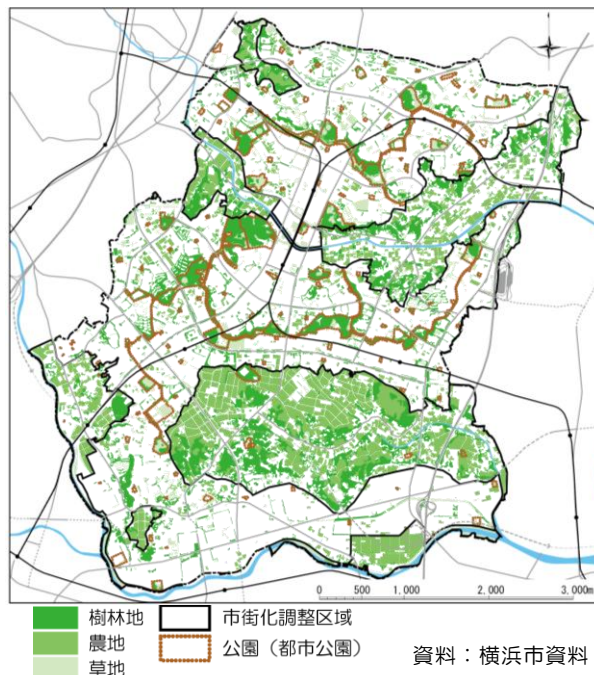
(4) 緑・自然

都筑区はもともと緑豊かな地域で、平成13年には緑被率が約38%ありましたが、平成21年には約34%と市内最大の減少率となっています。

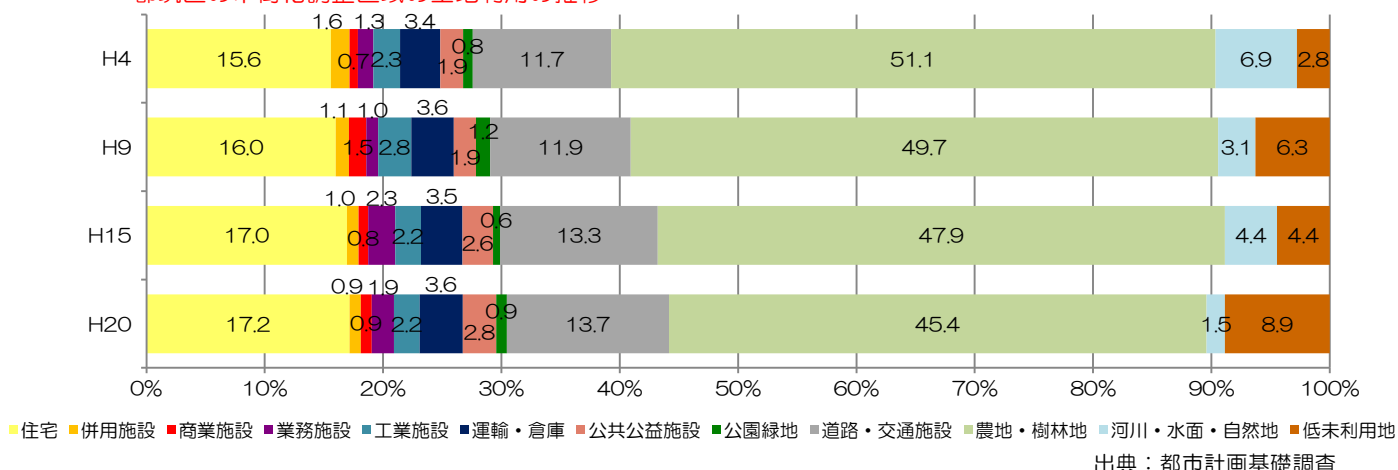
区域区別にみると、市街化調整区域では農地やまとまりのある樹林地が多く残っていますが、それらの減少も続いています。一方、港北ニュータウン（市街化区域の一部）では、計画的に公園・緑道が整備され緑のネットワーク（グリーンマトリックス(29ページ参照)）が整備されています。

区の面積に占める公園の割合及び1人あたりの公園面積は18区中第2位となっています。

緑被の分布（平成20年）



都筑区の市街化調整区域の土地利用の推移



行政区別緑被率の推移

	緑被率(%)			H13-H21 増減
	平成13年	平成16年	平成21年	
横浜市	31.2%	31.0%	29.8%	-1.40
鶴見区	14.8%	14.7%	13.7%	-1.10
神奈川区	24.1%	23.5%	22.6%	-1.50
西区	12.3%	13.1%	11.2%	-1.10
中区	14.8%	15.2%	14.3%	-0.50
南区	15.6%	16.0%	15.4%	-0.20
港南区	22.4%	23.0%	22.9%	0.50
保土ヶ谷区	32.5%	32.2%	31.1%	-1.40
旭区	37.8%	37.1%	36.0%	-1.80
磯子区	26.4%	27.8%	27.6%	1.20
金沢区	31.5%	31.8%	31.8%	0.30
港北区	28.2%	27.8%	26.5%	-1.70
緑区	44.6%	44.3%	42.8%	-1.80
青葉区	34.5%	34.0%	31.4%	-3.10
都筑区	38.1%	36.1%	33.6%	-4.50
戸塚区	38.5%	39.0%	37.8%	-0.70
栄区	41.7%	42.1%	41.8%	0.10
泉区	41.9%	41.1%	39.0%	-2.90
瀬谷区	36.6%	35.9%	35.1%	-1.50

※緑被率は調査年度により調査手法や精度が異なるため、おおむねの傾向を示したもの

出典：横浜市資料

行政区別の公園面積の割合・公園面積（平成26年8月）

	区域面積に占める 公園割合	区(市)民1人あたり の公園面積(m ²)
横浜市	4.15%	4.86
鶴見区	2.24%	2.57
神奈川区	3.59%	3.60
西区	3.94%	2.82
中区	4.81%	6.81
南区	3.39%	2.20
港南区	4.00%	3.66
保土ヶ谷区	4.42%	4.72
旭区	5.44%	7.18
磯子区	2.30%	2.69
金沢区	9.55%	14.36
港北区	4.12%	3.80
緑区	4.93%	6.99
青葉区	2.89%	3.28
都筑区	5.74%	7.62
戸塚区	3.59%	4.67
栄区	3.76%	5.69
泉区	1.49%	2.28
瀬谷区	2.15%	2.93

出典：横浜市資料

(5) 産業

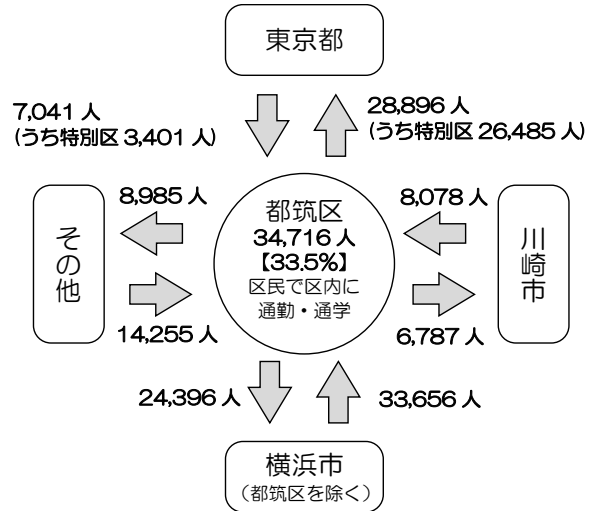
都筑区には、商業・業務施設や工業施設、教育施設が数多く立地していることから、ベッドタウンとしてだけでなく、市内外から多くの通勤通学者がいます。

工業については、都筑区の製造品出荷額は市内上位にあり、鶴見川沿いは横浜市臨海部の工業地帯と並ぶ工業地域となっています。出荷額の4分の3を電気製品が占め、通信機器をはじめとする製品の製造が盛んに行われています。

商業については、センター北駅やセンター南駅周辺を中心に大規模商業施設が立地しており、幹線道路沿いや工場跡地にも大規模商業施設が立地したことなどにより、店舗数は増加しています。一方で既存商店街の伸び悩みが見受けられます。

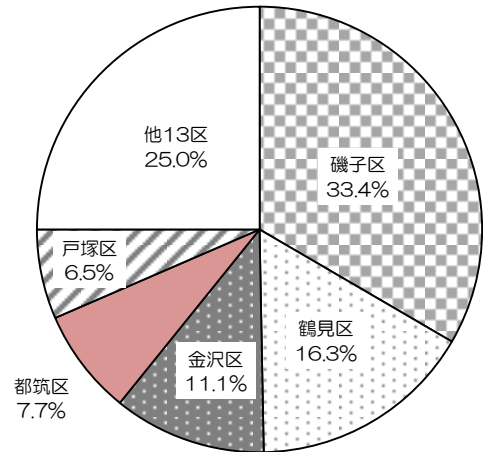
農業については港北ニュータウンの開発が進められる中、農業専用地区等の地区指定がなされたことから区内にまとまった農地が守られており、農家戸数は18区中で第1位、農地面積は第2位と、市内でも有数の農業の盛んな区です。全体的には農業従事者の高齢化が進みつつも、後継者による世代交代の傾向も見られます。作物は野菜類の栽培が約8割を占め、農業専用地区等で生産される小松菜やホウレンソウは都筑区の特産となっています。

通勤・通学流動



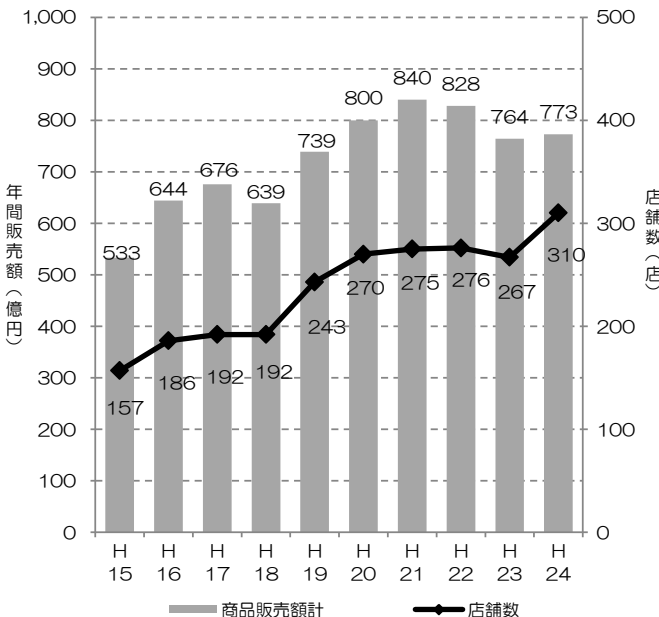
資料：平成22年国勢調査

製造品出荷額等の行政区別構成比



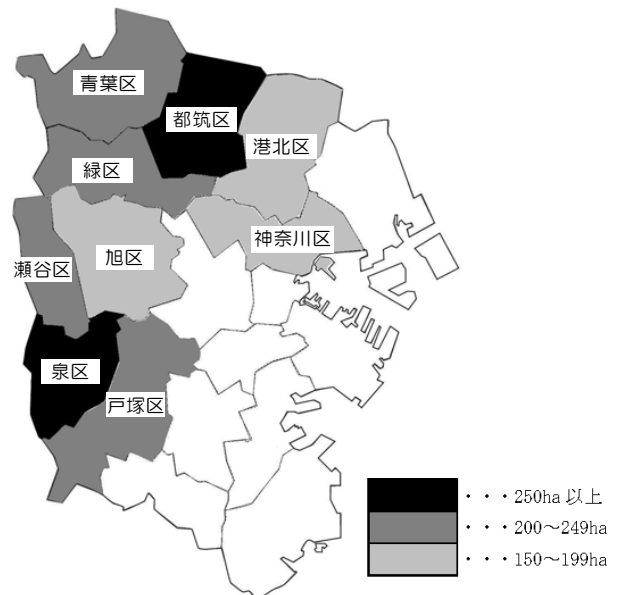
出典：平成24年「横浜市の工業」(工業統計調査)

都筑区内の大型小売店の年間販売額・店舗数の推移



出典：大型小売店統計調査

行政区別農地面積(経営耕地面積)(平成22年)



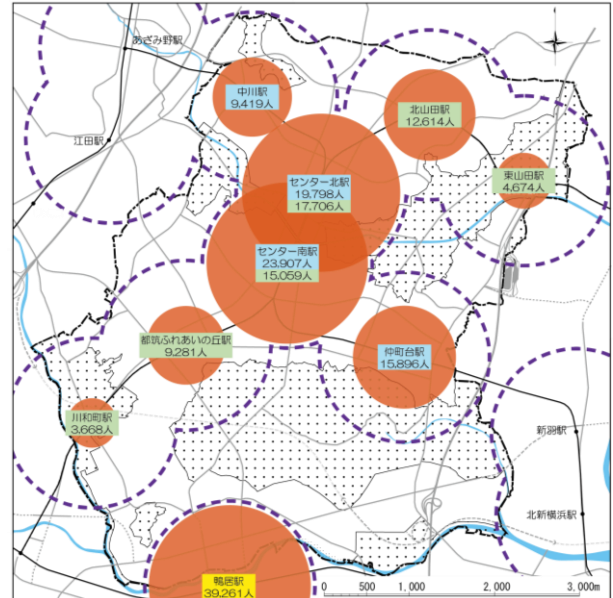
出典：平成22年「横浜市の農業」(農林業センサス)

(6) 交通

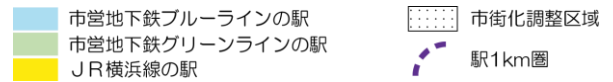
鉄道は、あざみ野駅と横浜都心方面を結ぶ市営地下鉄ブルーラインに加えて、中山-日吉間を結ぶ市営地下鉄グリーンラインが平成20年に開通し、交通の利便性が向上しました。また、鉄道駅を中心に区内にはバス路線網が張り巡らされています。しかし、区の南部では便数が少なく、鉄道駅やバス停までの距離が遠い地域もあり、利便性の向上が求められています。

区内の都市計画道路の整備率は、港北ニュータウン開発に伴う道路整備や主要な幹線道路の整備が進んでいることから、市の平均67.3%よりも大幅に高い94.7%（平成25年度末）に達しており、主要な幹線道路の整備はほぼ完了しています。また、未整備区間の一部の幹線道路や高速道路（高速横浜環状北線、北西線、(仮称)港北ジャンクション・港北出入口）の整備が進められています（41ページ参照）。

1日あたりの乗車人員

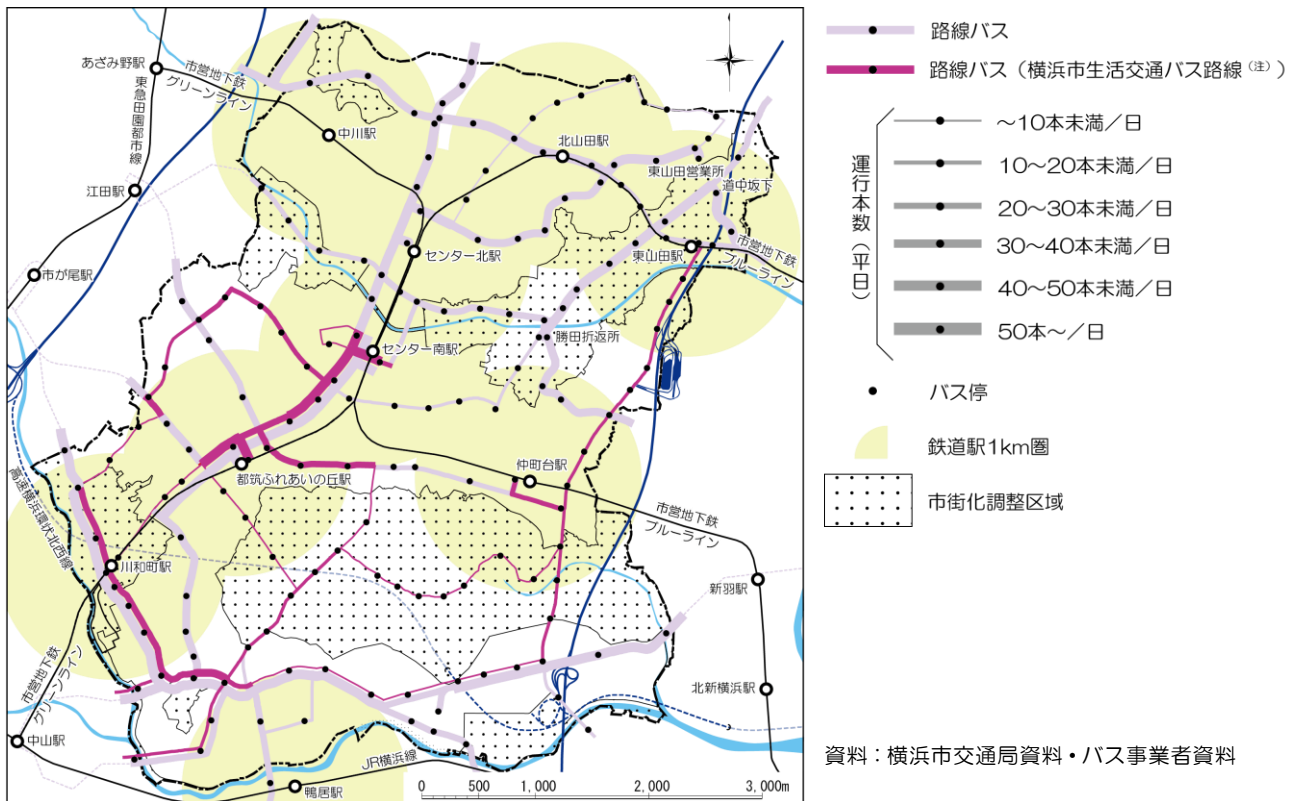


参考：あざみ野駅 計 107,779 人、日吉駅 計 151,247 人
新羽駅 9,703 人



出典：平成25年度横浜市統計書

バス路線の運行頻度（平成26年6月現在）



資料：横浜市交通局資料・バス事業者資料

(注) 横浜市生活交通バス路線：既存のバス路線が廃止されることによる交通不便地域の発生を回避し、市民の日常生活の利便性を確保するため、必要と認められるバス路線で補助金を交付して維持を図る路線。

(7) 防災・防犯

早淵川、鶴見川では過去に大きな水害が発生し、川沿いの地盤の低い地域は、大きな被害を受けてきました。

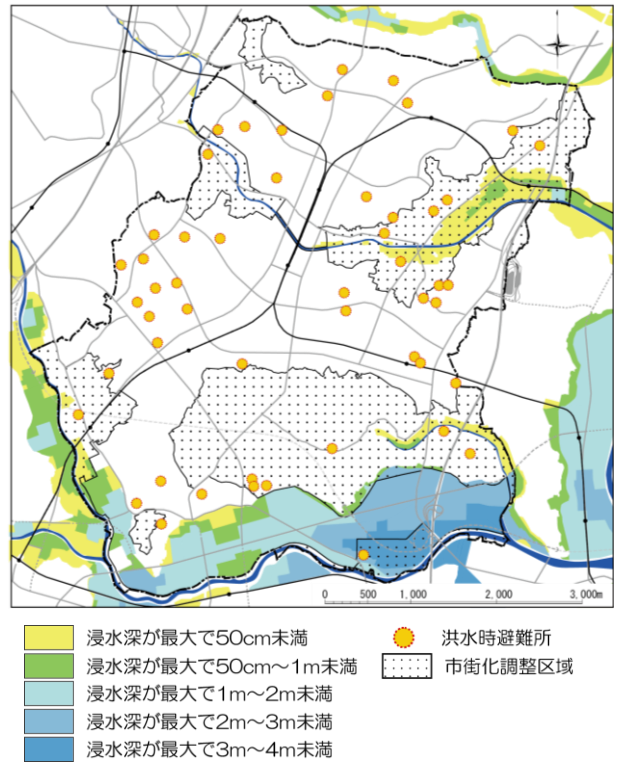
早淵川沿いや市街化調整区域では、古くから集落が形成され、古い建物が多く、建物の老朽化が進んでいます。

市街化調整区域では、生活道路の幅員が狭く、一部の地域で狭あい道路整備促進路線が多くあり、自動車の通行や災害時の避難通路として問題を抱えています。

東日本大震災の際に、都筑区内では直接的な被害は少なかったものの、多くの帰宅困難者が発生し駅周辺等で大きな混乱が生じました。

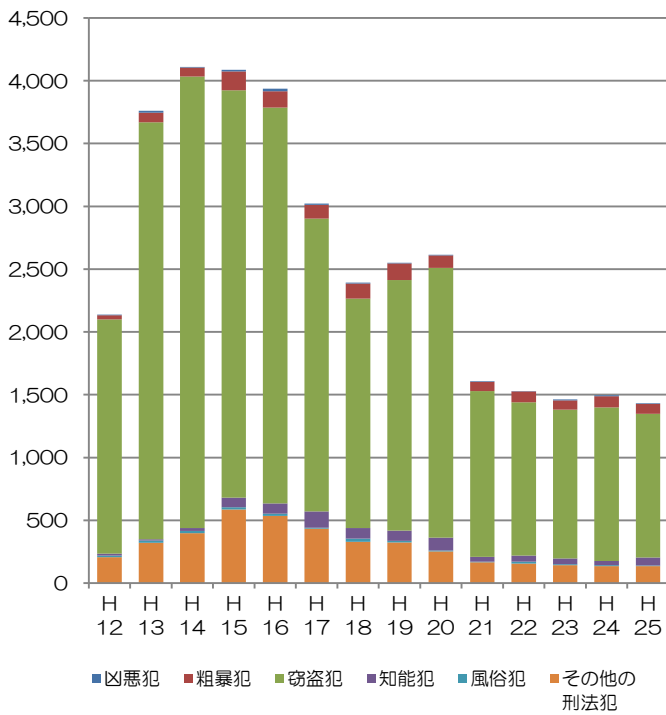
都筑区内の犯罪の全体件数は減少傾向にありますが、自転車盗難や万引きなど特定の犯罪は増加しています。自転車盗難は区内で最も多く発生している犯罪で、センター北駅やセンター南駅周辺で多発しています。

鶴見川浸水想定区域



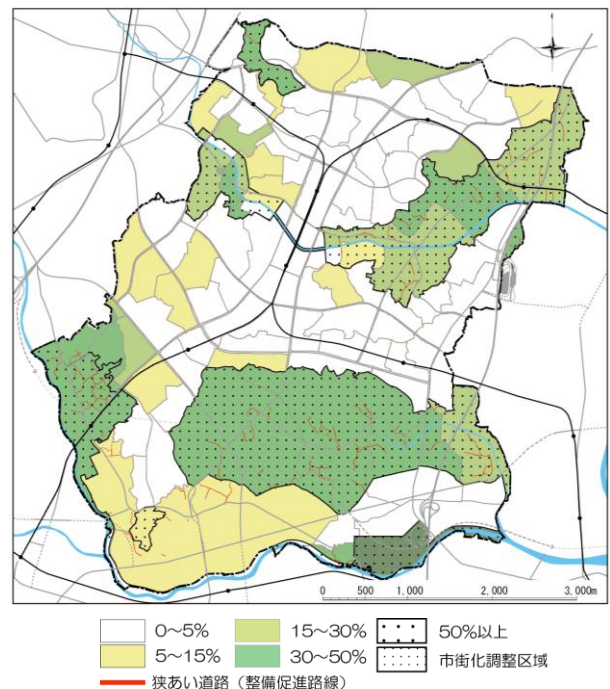
資料：国土交通省鶴見川浸水想定区域図（平成19年指定）

区内の犯罪件数の推移



出典：都筑警察署統計書

町丁目別建物老朽化率^(注)の状況



資料：平成20年都市計画基礎調査

(注) 建物老朽化率：(築25年以の木造建築物延べ床面積+築50年以の非木造建築物延べ床面積) ÷ 延べ床面積